

I. MENCARELLI

ANTONIO LOCATELLI

(19-4-1895 - 27-6-1936)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE
1970

I. MENCARELLI

ANTONIO LOCATELLI

(19-4-1895 - 27-6-1936)

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE
1970



Antonio Locatelli

L'orribile fine del Maggiore Pilota Antonio Locatelli, trucidato in Abissinia da una banda di ribelli il 27 giugno 1936, commosse in modo più intenso e profondo di quanto oggi, a distanza di 33 anni si possa pensare, l'intero popolo italiano. Fu un lutto nazionale. Centinaia di lettere e di telegrammi pervennero alla madre dell'Ufficiale da ogni parte d'Italia, e da ogni nazione del mondo.

Inviarono messaggi di cordoglio le più alte personalità del tempo, come Mussolini, Gabriele d'Annunzio, Umberto di Savoia, i Duchi d'Aosta, di Bergamo, di Pistoia, Galeazzo Ciano, Costanzo Ciano, Giuseppe Bottai, l'Arcivescovo di Gerusalemme, i Marescialli Badoglio e Graziani, il Generale Valle, cui andrebbero aggiunti, per completare l'elenco, parecchi altri nomi famosi nel campo politico, militare, artistico e culturale. Furono pronunciati diversi discorsi commemorativi. Insigni scrittori e rinomati giornalisti pubblicarono articoli su Antonio Locatelli. Fra le tante parole scritte in quel periodo su di Lui, le più belle, a nostro avviso (belle perché non risentono della retorica dannunziana, né di quell'enfasi apologetica, allora di moda) furono quelle uscite dalla penna di una donna sensibile, intelligente e di grande bravura letteraria: parliamo della poetessa lodigiana Ada Negri. Ne riportiamo alcune « Locatelli è uno dei più puri rappresentanti del valore italiano. Io non lo vidi che due o tre volte, anni or sono, in un salotto milanese, fra molta gente: non potei scambiare con Lui che brevi frasi. Egli se ne stava in disparte, chiuso in se e con lo sguardo lontano; però se sorrideva a qualcuno, quel sorriso era dolcissimo, d'una malinconia e grazia singolare. Serbo in me il ricordo di quel sorriso e di quegli occhi chiari. Se penso rabbrivendo al selvaggio modo della Sua morte, penso, anche, che una vita leggendaria come la Sua, non poteva avere se non una leggendaria fine. Dio e la Patria aiutino la Madre e la Sorella dell'Eroe a rendersi più forti nel loro dolore. Noi non possiamo che amarne e onorarne la memoria ».

Ma Locatelli non fu soltanto un pilota e un soldato dell'aria d'incomparabile valore, ma un uomo di rara rettitudine, modestia e laboriosità, ed un artista versatile e dal talento sicuro: scrisse eccellenti racconti di guerra, prose liriche, memorie di viaggi, pubblicò « Le Ali del Pri-

gioniero» dedicato alle sue esperienze e avventure belliche; ci ha lasciato un notevole patrimonio figurativo, soprattutto costituito da schizzi e disegni, da cui traspare, secondo il giudizio dei critici d'arte, «innato buon gusto e notevole sensibilità estetica». Se avesse compiuto studi classici, o frequentato accademie di belle arti, si sarebbe indubbiamente affermato come scrittore o pittore.

La sua formazione culturale si svolse invece, come ora vedremo, secondo una direttrice diversa.

* * *

Di modesta famiglia Antonio Locatelli nacque a Bergamo, nella Bergamo bassa, il 19 Aprile 1895. Enrico Emanuelli, l'ottimo romanziere e giornalista scomparso qualche anno fa, così descrive la sua casa natale: «Povera casa che Lui non cambiava mai, in una strada quieta e disadorna, con poche piante che le danno un usurpato aspetto di viale. Una casa che andava bene alla sua modestia e al suo silenzio. Abitava in quella casa perché sapeva che quella era la sua verità, il marchio della sua origine, e non voleva tradimenti: quella casa con il portone di legno gramo e scuro, la brutta vetrata, la scala stretta e povera, le camere piccole. Dopo tutti i cieli che aveva veduto, e tutti gli onori che gli avevano dato, e tutti gli amici che avrebbero voluto aiutarlo, e tutto il danaro che facilmente gli sarebbe stato possibile accumulare, Egli preferì non abbandonare la sua piccola casa, e non tradirla come mai aveva tradito nessuno, nemmeno quell'appartamento di suo padre impiegato, e dove sua madre aveva lavorato — ed era la sarta Locatelli — e dove sua sorella aveva studiato lingue straniere».

Erano tre i figli dell'impiegato Samuele: Antonio, Carlo e Rosetta. I ragazzi vengono prima avviati alle Scuole Tecniche, poi all'Istituto Industriale: sono ragazzi tranquilli, si piegano docilmente alla volontà del padre, un uomo austero fino all'intransigenza.

Antonio, di viva intelligenza, volenteroso, arriva al diploma senza difficoltà. Si occupa, per proprio conto, di meccanica e di disegno; per il resto è un ragazzo come tanti altri. Lui e il fratello, ancora adolescenti, frequentata una scuola di roccia, affrontano i primi cimenti della montagna; seguiranno, col passar del tempo, scalate di maggior impegno. Attaccheranno sinanco — e non sono ancora ventenni — le pareti dell'Adamello, dei Pizzi di Palù, del Monte Rosa, del Cervino, per citare solo qualche nome di montagna nota.

Al fascino dell'alpinismo — che gli rimarrà nel sangue per l'intera esistenza — è particolarmente ricettivo Antonio, un giovane incline alla

vita attiva, robusto, dotato di grande vitalità, nonostante sia di esile struttura fisica. «Sembra che sfiori la montagna, l'assale con l'agilità del camoscio» — scriveva in proposito un suo amico, il giornalista Manaresi.

L'alpinismo lo attrae non soltanto come sana attività muscolare, bensì come scuola formativa della volontà e del carattere. E perché abita al rischio. Altra ragione va ricercata nel suo temperamento così sensibile alle bellezze della natura.

Conseguito il diploma di Perito Tecnico, Antonio è ora alle prese con la dura realtà della vita. Egli sa che il bilancio familiare quadra di stretta misura. Brucia dal desiderio di trovarsi un lavoro, un'occupazione qualunque, anela altresì all'indipendenza. Segnalato alle Acciaierie Ansaldo di Cornigliano, lo assumono con una qualifica di poco superiore a quella di un comune operaio, ma nel giro di poco più di un anno ha raggiunto una prima posizione direttiva. E sarebbe salito ancora, rapidamente, allorché, nel gennaio del 1915, in quella nostra vigilia interventistica, il futuro pilota da leggenda, l'uomo che trasvolerà le più alte catene dell'America del Sud, viene chiamato alle armi. Chiede e ottiene di essere incorporato nel Battaglione Aviatori, minuscolo nucleo da cui fiorirà più tardi l'Arma Aeronautica. Il 5 aprile è al Campo-Scuola di Malpensa (Milano), la grande fucina aviatoria della prima guerra mondiale.

* * *

In questo campo l'istruzione degli allievi-piloti veniva allora impartita con metodi empirici e sbrigativi; coloro che, sin dalle prime lezioni, non dimostravano di possedere sicure attitudini al volo, venivano senz'altro esonerati.

Ed ecco come lo stesso Antonio Locatelli descrive le sue prime esperienze: «Un bel giorno viene il Capitano Pellegrini capo-pilota istruttore, e ci porta in volo lasciando fare tutto a noi, per poi scegliere quelli dal polso fermo e dalla vocazione sicura. Siamo prescelti in sette, ed iniziamo ad esercitarci da soli, ma col motore ridottissimo che ci obbliga a scorrere sul terreno a coda alta, senza il distacco dal suolo, per esercitarsi a rullare in linea retta verso una bandiera posta ad un paio di chilometri di distanza; poi ci si concede di dare più gas al motore, e ci vien permesso di ripetere le stesse rette ad un paio di metri di altezza. Questo starnazzare suscita risate e commenti atroci, ma noi ci vendichiamo il giorno in cui ci è concesso il volo da soli, liberi, col giro completo attorno al campo. La cosa è emozionante come, e forse più, della prima comunione».

Alla Malpensa egli ebbe «il primo incontro con la morte». Uno de-

gli allievi-piloti, il tenente Chiaradia, per errore di manovra precipitava fulmineo nel mezzo del campo. Venne estratto dal groviglio dei rottami orrendamente mutilato. Tale fu lo sgomento degli allievi da sollecitare quindici di essi a ritirarsi, ma Locatelli rimase. Sapeva dominare le emozioni; fermissimo era il suo proposito di ottenere il brevetto di pilota d'aeroplano.

Pervenne a questo primo traguardo circa due mesi dopo l'arrivo al campo-scuola, nel giugno del 1915, e poiché la guerra era già scoppiata, fu ben presto trasferito ad un reparto d'impiego (Mirafiori) e di qui a Taliedo. E da Taliedo, a bordo di un *Farman* raggiunse, in pattuglia, un piccolo campo d'aviazione situato nel pressi di Chiasiellis, nel Friuli: lì si andava formando la VI^a Squadriglia da Ricognizione (che poi divenne la XXX^a), equipaggiata di *Farman* biposto. Fra i piloti vi erano Giannino Ancillotto e Arturo dell'Oro, pure essi destinati, come Antonio Locatelli, ad essere insigniti della Medaglia d'Oro al Valore Militare; e fra gli osservatori, Mario Aimone Cat che diverrà, nel secondo dopoguerra, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica.

(Breve parentesi. Come è noto l'aeroplano venne per la prima volta efficacemente impiegato in funzione esplorativa durante la campagna libica del 1911-12; in precedenza lo stesso compito era affidato alla cavalleria, in pianura, e in montagna a pattuglie di alpini. Quantunque l'esperienza libica avesse dimostrato come il mezzo aereo, nei confronti dei reparti terrestri, consentisse di ampliare enormemente il raggio visivo e di compiere osservazioni in profondità, oltre la linea di fuoco, gli Alti Comandi Militari, avanti il conflitto, non provvidero a costituire un'aviazione da ricognizione fornita di un consistente numero di macchine e adeguatamente curata sul piano addestrativo. Erano ben pochi infatti, nel maggio del 1915, i reparti della specialità, e quei pochi disponevano di apparecchi lenti, surclassati, privi di apparecchiature per l'osservazione dall'alto e in stato di netta inferiorità difensiva. Nonostante ciò piloti e osservatori fecero miracoli).

Il biposto *Farman* della VI^a Squadriglia, azionato da un motore da 100 cavalli, sviluppava una velocità oraria di 110 chilometri. Il suo plafond si aggirava attorno ai 3000 metri, e minima era la sua capacità manovriera.

Prestazioni così modeste non scoraggiarono gli uomini di volo della VI^a Squadriglia; ne si perse d'animo Antonio Locatelli sebbene, a parte la giovane età (vent'anni compiuti pochi mesi prima) avesse un'esperienza aviatoria praticamente nulla. Il Carso, l'Istria, il Monte Nero e l'intera catena delle Alpi Apuane, furono le zone su cui l'animoso bergamasco esordì come pilota di guerra. Si fece ben presto le ossa. Apprese con sorprendente velocità la tecnica della navigazione e dell'osservazione aerea.

E otto mesi dopo, quando venne trasferito al fronte del Trentino, con base a Tombetta presso Verona, lo si poteva già definire un veterano.

Una prima splendida prova delle sue qualità di combattente, la dette verso la fine di aprile del 1916. Partito in ricognizione con un capitano osservatore, d'un tratto scorge in alto, verso Riva di Trento, un velivolo crociato. Anziché allontanarsi, far perdere le proprie tracce, per poi rimettersi in rotta e proseguire la missione, sale diritto a pieno gas, e toccati i tremila metri gli muove incontro deciso, ma durante questa manovra incrocia un *Lloyd* austriaco, assai più veloce del suo *Farman*. E inizia il combattimento. Mentre i due volteggiano e si scambiano le prime raffiche, ecco sopraggiungere l'apparecchio avvistato verso Riva di Trento. Non v'è tempo da perdere. Locatelli lascia momentaneamente il *Lloyd*, si avventa contro il secondo e lo costringe alla fuga. Anche l'altro, poco dopo, rinuncia alla lotta e scompare. Rimasto padrone del cielo il nostro pilota può adesso proseguire il volo. Poco prima del ritorno viene attaccato da un terzo aereo, ma pur esso, salutato da un paio di raffiche bene aggiustate, scompare.

Nel maggio dello stesso anno, durante l'offensiva sferrata dagli austriaci nello scacchiere Adige-Altopiano di Asiago, Locatelli non si dà tregua: è sempre il primo a levarsi in aria. Nel corso di uno di questi voli (è un volo di ricognizione e di bombardamento leggero), per quanto il suo *Farman* venga seriamente colpito ad un lungherone da una scheggia di shrapnels, prosegue a motore ridotto fin sopra il bersaglio, effettua i rilievi e sgancia il carico di esplosivo.

Il 22 mattina, nel corso di un volo di ricognizione, assalito da due caccia nemici, accetta l'impari lotta. Attimi dopo l'osservatore gli grida che la mitragliatrice s'è inceppata. Che fare? Decide di svincolarsi con una veloce discesa a spirale. Mentre vien giù sibilando, un altro velivolo austriaco gli si lancia addosso, come un bolide, sparando. Locatelli allora, raddrizzato l'aereo, gli si mette in coda e stringe la distanza col proposito di speronarlo, con l'elica, nei piani di coda; quello, intuendo la temeraria manovra, si mette in salvo con un tuffo e velocissimo dispare, presto seguito dagli altri due. Incurante dei colpi ricevuti (il velivolo ha riportato parecchi fori alle ali, alcuni proiettili hanno spezzato due tubi del castello motore), e nella impossibilità di difendersi da altri attacchi perché la mitragliatrice è in avaria, il nostro prodigioso combattente risale in quota e porta a termine la missione.

* * *

Come s'è visto Antonio Locatelli, pur al comando di un apparecchio inadatto al duello aereo, anche nei casi in cui avrebbe potuto sottrarsi

all'offesa nemica, si difendeva attaccando. Se avesse militato nell'aviazione da caccia, certamente lo ricorderemmo oggi come uno dei più grandi assi della prima guerra mondiale.

Sempre nel 1916, il mattino del 15 giugno, fu ancora protagonista di un episodio straordinario. Era in volo di ricognizione nel cielo di Mezzolombardo, quando, avvistato dai posti di osservazione nemici, questi ne dettero immediata notizia al più vicino aeroporto. Di qui, nel giro di pochi minuti spiccarono il volo alcuni aerocaccia con l'ordine di abbattere ad ogni costo il ricognitore italiano. Seguì un furioso combattimento. Un velivolo precipitò avvolto da una nube di fumo.

Come poi si seppe a guerra finita, le Autorità Austriache del luogo, che avevano attentamente seguito, coi loro binocoli, la mischia, persuase che l'apparecchio abbattuto fosse quello italiano, disposero, secondo una cavalleresca antica tradizione guerriera, allora rispettata, di rendere l'onore delle armi al prode nemico. Li attendeva un'amara sorpresa. Il velivolo caduto era uno dei loro: lo aveva crivellato di colpi l'osservatore di Locatelli; quest'ultimo, una volta di più, anziché sganciarsi dalla morsa, aveva accettata e vinta la sfida.

Successivamente, tornata la squadriglia del nostro bergamasco nel Friuli, a Chiasiellis, egli partecipò con voli esplorativi alla conquista di Gorizia; seguiranno numerose altre ricognizioni su Postumia, su Trieste, su Pola e, per la prima volta, su Fiume.

Ai primi di settembre del 1917, la nostra aviazione di linea si era considerevolmente irrobustita: contava, fra velivoli da caccia, bombardieri e ricognitori, 1300 unità. Più frequenti, accaniti, sanguinosi erano i combattimenti aerei. I più esposti, perché non sempre era possibile scortarli, erano gli apparecchi da ricognizione.

Verso la metà di novembre Locatelli veniva, per qualche tempo inviato a Torino (Mirafiori), per l'istruzione su di un nuovo tipo di aereo: il *Savoia-Pomilio*, un biplano da ricognizione biposto, con motore da 260 cavalli e che sviluppava una velocità notevole per i tempi: 145 chilometri orari. Ben armato, robusto, questo velivolo avrebbe più che degnamente sostituito il lento e superato *Farman*, se non avesse avuto un grave difetto. In fase di virata, quando la manovra non veniva condotta in modo corretto e a velocità sostenuta, l'apparecchio si rovesciava e in tale posizione non reagiva più ai comandi. Poi si arrestava il motore e l'aereo cadeva come un sasso. Per siffatta ragione, nei pochi mesi in cui fu impiegato al fronte, il *Savoia-Pomilio* fece più vittime che non per opera della caccia austriaca e del tiro antiaereo. Alle leve di una simile macchina Locatelli eseguì parecchie missioni. Durante una di esse dopo aver tenuto testa a ben sei caccia nemici, riusciva a rientrare nelle linee con le fiamme a bordo e con le ali ridotte a grattugia.

Più tardi, nel 1918, verrà l'ora della « Serenissima », nominativo della famosa squadriglia di SVA (Ansaldo-SVA per l'esattezza. La sigla significa Savoia-Verduzio-Ansaldo), la famosa squadriglia, dicevamo, comandata da Gabriele D'Annunzio. E' doveroso soffermarsi per un momento sullo SVA, una perla dell'Industria Aeronautica Italiana del tempo. Di tipo biplano di linea elegante, veloce, acrobatico, era nato come-caccia esploratore monoposto, ma ben presto, in virtù delle sue brillanti prestazioni, si passò alla versione biposto. Gli ultimi modelli, azionati da motori *Isotta-Fraschini* - V.6 da 250 cavalli, raggiungevano una massima velocità di 207 chilometri all'ora, avevano una tangenza di 5000 metri, ed erano armati da due mitragliatrici fisse, una brandeggiabile, più un dispositivo per il lancio di spezzoni o di piccole bombe. Allo SVA, come nessuno ignora, è legata la celeberrima galoppata aerea Roma-Tokio, di Arturo Ferrarin (1920), e con lo SVA Antonio Locatelli compiva, nel maggio del 1918 un'altra memorabile impresa: la ricognizione dei Cantieri Zeppelin di Friedrichshafen (Lago di Costanza), e con lo stesso velivolo più oltre, come vedremo, trasvolerà per primo le Ande argentine.

La ricognizione ora detta era di eccezionale utilità in quanto in quei giorni gli Zeppelin intensificavano le incursioni su Londra, e si temeva altresì che potessero valicare le Alpi e bombardare Milano, cosa senz'altro possibile dato che il plafond di codeste aeronavi superava i 6000 metri. Inoltre poco prima il nostro servizio di spionaggio aveva segnalato che lungo la sponda nord-est del Lago di Costanza si era sviluppato un vistoso incendio, attribuendolo proprio ai cantieri Aeronautici Zeppelin. « La notizia — racconta Locatelli — interessava il Comando Supremo francese e inglese, oltre il nostro; perciò utilissimo era recarsi in volo per osservare il famoso centro, ma date le difese dei cacciatori aerei era come recarsi a stuzzicare un nido di vespe dalle punture mortali; inoltre la distanza rendeva l'impresa arrischiata. Nessuno aveva mai volato dall'Italia alla Germania, ed i Cantieri Zeppelin erano molto più vicini al fronte francese che a quello italiano; per noi si aggiungeva la difficoltà della doppia traversata delle Alpi con la necessità di allungare il percorso fino a 700 chilometri, andata e ritorno, per girare attorno alla Svizzera neutrale. I nostri Comandi non osavano mandarci l'ordine per un'operazione ritenuta inattuabile dal nostro fronte coi mezzi tecnici di allora. Basta, un mattino di maggio, approfittando di una schiarita sulle Alpi, io parto da Ghedi, sede della mia squadriglia, verso l'ambita mèta, seguito da un altro SVA pilotato da Arturo Ferrarin. Se dicessi che avevamo l'ordine di andare, mentirei, ma non avevamo neppure un divieto, forse perché nessuno immaginava dove volevamo puntare; d'altronde il Comando della I^a Armata, che aveva soffiato l'idea, era un poco complice: lo sapeva e non lo sapeva. Così il mio comandante di squadriglia.

I due apparecchi navigarono in pattuglia, con Locatelli in testa. Questi, giunto su Lindau, una cittadina affacciata sul Lago di Costanza ad una quindicina di chilometri da Friedrichshafen, scattò alcune fotografie; pochi minuti dopo, già in vista dell'obiettivo, si avvide che il suo compagno di volo era scomparso. Come saprà al ritorno, Ferrarin, nel movimento di fotografare Lindau, aveva chiuso, senza avvedersene, ma solo parzialmente, il rubinetto della benzina, e dovette precipitosamente invertire la rotta. E quando si accorse dell'errore altro non gli restò da fare che rientrare alla base.

Giunto su Friedrichshafen, Locatelli vira a larghe ruote sulla città, scopre la base degli Zeppelin munita di tre grandi hangar, di officine, di gassometri per la produzione dell'idrogeno; scopre, a oriente, un secondo campo con un capannone e molti aeroplani, fra cui uno da bombardamento. Nessun segno di un recente incendio. Eseguita una completa serie fotografica di tutti gl'impianti aeronautici, come della città, si spinge verso Costanza, scoprendo un cantiere per idrovolanti, con ampi ricoveri e grandi officine. Ma il tempo stringe. La difesa è scattata. Gli «squali alati», come lui li definisce, sono in volo. Uno di essi è già sulla scia dello SVA ad un trecento metri di distanza. Ora si svolge una gara di velocità e di salita verso le Alpi che, diversamente dal volo di andata, sono immerse nelle nubi. Per confondere gl'inseguitori Locatelli fila verso le masse nuvolose più vicine, le raggiunge cabrando al massimo l'apparecchio, riesce appena a lambirne la cima, poi vira di colpo ad angolo retto. Con simile tattica riesce a seminare i cacciatori tedeschi, e, navigando alla bussola, poiché nel frattempo l'intero arco alpino si è ammantato di densi vapori e di cumuli, raggiunge la pianura padana: qui pure il panorama, per ampio raggio, è adesso coperto da uno strato di nubi. Lui non se ne preoccupa gran che. Continuando ad orientarsi con la bussola, allorché, in base alla velocità e al tempo di volo, ha la certezza di aver scavalcato le montagne, spenge il motore e inizia la forata. Da notare che nessun aeroplano, allora, era fornito di strumentazione per il volo senza visibilità: si attraversavano i banchi nuvolosi tenendo d'occhio l'indicatore di velocità, ma soprattutto affidandosi al senso dell'equilibrio e all'istinto.

Passato al disotto delle nubi, e riconosciuto il terreno, senz'altre difficoltà Locatelli rientrava al campo di Ghedi.

La grande gioia di aver portato a termine, da solo, una missione così complessa dal punto di vista aeronautico e di sì eccezionale importanza da quello militare, venne qualche giorno dopo troncata da una tremenda notizia: la morte del fratello Carlo, ufficiale degli alpini, caduto nell'assalto di Cima Presena.

Per una settimana visse in uno stato di profonda prostrazione. Ma riuscì a risollevarsi, a trovare in se la forza per riprendere i suoi voli. E il volo lo aiutò a lenire il dolore.

* * *

Limitando il nostro dire — come si è fatto sin'ora — alle maggiori imprese del pilota bergamasco, la successiva, in ordine di tempo, è la sua partecipazione all'epico volo su Vienna ideato e capitanato da Gabriele D'Annunzio.

S'incominciò ad organizzare quel volo nel campo di S. Pelagio situato nei pressi dei Colli Euganei, ai primi di luglio del 1918. Furono allestiti sette SVA monoposto, con serbatoi supplementari, ed uno biposto destinato al « Poeta-Soldato » ed a Natale Palli, suo pilota. I partecipanti, ad uno ad uno scelti dal Comandante, erano tutti decorati al valore e di sperimentata perizia come navigatori.

Alla fine di luglio uomini e macchine erano pronti per il « folle volo », per usare la definizione dannunziana. Fallirono i due primi tentativi: l'uno a motivo di un'improvvisa nebbia, l'altro per un imprevisto forte vento contrario, che non avrebbe consentito agli apparecchi, la cui autonomia era strettamente commisurata al percorso, di tornare alla base.

Il 9 mattina, all'alba, nuovamente radunati dinanzi all'hangar i piloti, D'Annunzio disse loro: « Oggi dobbiamo arrivare a Vienna ad ogni costo! ». E precisate le modalità della partenza e la composizione della pattuglia, consegnava a ciascuno, come portafortuna, una bandierina di seta (che firmerà al ritorno). Invitò quindi gli aviatori a prestare, ad uno ad uno, giuramento secondo la formula: « Tutti per uno, uno per tutti ».

Venti minuti dopo i velivoli erano in aria: « D'Annunzio-Palli in testa; ai lati, Locatelli e Allegri, con l'impegno di difendere il Comandante, il cui SVA era sprovvisto di mitragliatrici. E dietro, schierati a V, Granzarolo, Censi, Sarti, Massoni. Chiudeva la marcia, più in alto, Finzi, nella pericolosa posizione di retroguardia.

Tempo sereno fino a Klagenfurt; più avanti, banchi nembiformi e nebbie, distese d'ogni lato, costrinsero la formazione a guadagnar quota e a navigare senza scorgere il terreno. Ma nella zona compresa fra Graz e la Valle del Mur, le sottostanti nubi erano in più punti squarciate, e ciò consentì ai piloti di scorgere il Passo del Semmering, Wiener-Neustadt e altri punti di riferimento, utili per mantenersi in rotta. Poco dopo lo SVA di Sarti, per avaria al motore, abbandonava la formazione e atterrava. « L'ottava stella s'è consumata » - scriverà il Poeta nel suo taccuino.

Infine le ali italiane sorvolavano la Capitale nemica. «La folla che gremisce le strade — dice Locatelli — è come inchiodata dallo stupore; in certe vie si propaga l'ondeggiamento del panico». Ma se vi fu qua e là del panico, indubbiamente svanì con la stessa velocità con cui era nato: perché non piovero bombe, ma farfalle multicolori, a miriadi, manifestini insomma, recanti il famoso messaggio dannunziano: «... sul vento della vittoria che si leva dai fiumi della libertà, non siamo venuti se non per la gioia dell'arditezza...».

Compiuta a bassa quota un giro a spirale sui tetti viennesi, e scattate, nel complesso, 120 fotografie, la formazione prendeva la via del ritorno. Su Lubiana veniva accolta da un intenso fuoco contraereo, e lo stesso avvenne sulla verticale di Grado, ma nessun apparecchio fu colpito.

E sei ore e quaranta minuti dopo il decollo i sette apparecchi SVA si posavano sul campo di San Pelagio. Avevano percorso oltre mille chilometri, dei quali seicento in territorio nemico.

* * *

Nell'ultimo volo di guerra, il 15 settembre 1918 Antonio Locatelli visse una vicenda degna di un romanzo d'avventure. Era partito di buon mattino con il compito di eseguire una ricognizione sul Golfo del Carnaro, ma soprattutto su Fiume. Raggiunta la mèta scattava fotografie, e, reggendo la cloche con le ginocchia, tracciava su di un foglio assicurato ad una tavoletta, qualche rapido schizzo. Invertita la rotta una improvvisa furia di shrapnels (volava a soli 400 metri) investì d'ogni parte lo SVA, senza che una scheggia lo sfiorasse. Arrivato sul Lago d'Arsa, nel dubbio che gli fosse sfuggito qualcosa, Locatelli decideva di tornare indietro. E libratosi di nuovo su Fiume eseguiva ancora uno schizzo. Lo stava terminando, quando un'esplosione lo raggiunse a pochi metri dall'ala. Seguirono una seconda, una terza esplosione; quest'ultima aveva squarciato un'ala, aperto un varco nella fusoliera, forato il serbatoio della benzina. E un frammento di scheggia si era conficcato nel ginocchio del pilota. Per qualche secondo egli si accasciò sui comandi, svenuto. Risvegliatosi riuscì a riprendere il controllo dell'aereo, e a raddrizzarlo un attimo avanti che si fracassasse contro terra. Purtroppo la zona era accidentata, cespugliosa, irta di ostacoli. «Avvenne uno schianto spaventoso — dice — e un nuvolo di sassi, di polvere e di schegge di legno infranto volò in aria. Ed io rimbalzai al dilà di un valloncino».

Contuso, stordito, sanguinante, si rialzò e avvicinatosi al velivolo, recise il tubo del serbatoio del carburante di riserva e appiccò il fuoco; mentre lo SVA era in preda alle fiamme, ansando e zoppicando, si allon-

tanò, si nascose entro una sorta di nicchia formata da alcuni massi di pietra, e atteso il calar delle tenebre si mise in cammino; avanzava a fatica a motivo del ginocchio dolorante e di un piede lussato. Un'ora dopo una pattuglia in perlustrazione lo catturò e lo tradusse al campo di concentramento di Sigmundsherberg. Di lì fu portato alle carceri di Vienna e il giorno seguente lo accompagnarono al Ministero della Guerra per un interrogatorio; dopo di che venne ritrasferito a Sigmundsherberg.

Vi rimase poco più di una settimana. Con l'aiuto di prigionieri italiani (c'era anche Sarti, quello del volo su Vienna) si travestì da soldato austriaco, si procurò documenti falsi, raggiunse Vienna in treno e dopo drammatiche movimentate vicissitudini, di cui basti dire che per due volte cadde e sfuggì dalle mani delle soldatesche austriache, raggiunse, il 4 novembre, mentre era in corso la vittoriosa offensiva di Vittorio Veneto, le nostre linee.

Con questo episodio si chiude la campagna Italo-Austriaca di Antonio Locatelli. Inviato al fronte col grado di caporale era stato quindi promosso sergente, poi sottotenente di complemento del Genio, e infine tenente.

Venne decorato di tre Medaglie d'Argento al V.M., della Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia e di una Medaglia d'Oro al V.M.

* * *

Ai primi di febbraio del 1919 una Missione Militare d'Aviazione, con uno stormo di varie specialità ed un corrispondente organico di ufficiali e di specialisti, partiva per Buenos Aires con il compito di svolgere propaganda d'italianità. Partecipava alla Missione anche Locatelli, ed altri valorosi piloti del recente conflitto, fra cui il grande cacciatore Silvio Scaroni, gli assi Giorgio Michetti e Edoardo Oliviero.

Al momento della partenza Gabriele D'Annunzio consegnò al nostro ufficiale una lettera per il direttore del quotidiano argentino *La Nacion*. « Mio caro Direttore, il più valoroso e il più generoso dei miei compagni, uno spirito purissimo, una volontà invitta, un cuore devoto — Antonio Locatelli — l'eroe dell'impresa su Vienna e di tante altre sublimi avventure, viene nell'Argentina messaggero dell'Aviazione Italiana, campione dell'ala d'Italia. Lo accolga com'egli merita. E qualunque cosa farà, sarà come fatta per me. Egli porta tutti i miei voti per la grandezza dell'America Latina. E' tra i miei voti, anche il voto ch'io possa presto aver la gioia di toccare la vostra nobilissima terra, da lungo tempo desiderata. In Antonio Locatelli, buono, leale, sagace, audace, pronto ad ogni sforzo e a ogni rischio, Voi riconoscerete le virtù della nuova Italia. Si abbia,

caro Direttore, il mio saluto fraterno. Gabriele D'Annunzio. 3 febbraio 1919 ».

Sbarcati a Buenos Aires uomini e macchine, incominciarono ben presto i voli. Debuttarono, il 30 aprile, Scaroni e Locatelli, i quali, pilotando ciascuno un *Balilla* — aerocaccia dei Cantieri Aeronautici Ansaldo, impiegato al fronte solo negli ultimi mesi di guerra — fecero una puntata a Rosario, donde tornarono alla Capitale in giornata.

Fra il giugno e il luglio, a bordo di uno *SVA-5* monoposto, Locatelli effettuava altri voli attraverso la Pampa, in Uruguay e sino ai confini della Patagonia: furono voli dimostrativi, propagandistici, ma anche di allenamento in vista di una performance che aveva divisato di compiere sin dal primo giorno dell'arrivo a Buenos Aires: la trasvolata delle Ande dall'Atlantico al Pacifico, e viceversa. Era un'impresa nuova, arrischiata. Il pilota argentino Matiengo, che l'aveva tentata due mesi avanti, vi aveva perso la vita.

Eravamo, giova ricordarlo, nel mese di luglio, che nell'emisfero sud corrisponde al nostro gennaio. Ciò moltiplicava le difficoltà del raid per la presenza di nebbie, del Pampero (il fortissimo e vorticoso vento delle praterie), e per gli uragani di neve, così frequenti in inverno nelle alte giogaie andine.

Accurata fu la preparazione. Il tenente dirigibilista Gaio, anch'esso del gruppo di ufficiali inviati in argentina, si recò sulla Cordigliera a 3000 metri, per studiare il regime delle correnti aeree e per inviare bollettini meteorologici. Venne revisionato a fondo il motore dello *SVA-5*, applicato un serbatoio supplementare, installati a bordo pezzi di ricambio, utensili, lampade elettriche, medicinali, una cassetta di viveri per 10 giorni, racchette da neve e scarponi. Si aggiungano macchine fotografiche, un barografo e un sacco di posta aerea. Finalmente, nel più rigoroso segreto, il 22 luglio, alle 7,30 ora locale, ebbe inizio il temerario volo.

Appena lasciata Buenos Aires, le condizioni atmosferiche si rivelarono nettamente peggiori del previsto: nebbia densa e spessa nel primo tratto, un diffuso e pesante fronte temporalesco più avanti. Ciò costrinse il pilota a dirottare per due volte e per ampi archi, e soltanto quando arrivò nei pressi di Villa da Mercedes (situata a 670 km. a ovest della Capitale) gli fu possibile reinserirsi sulla congiungente Buenos Aires-Santiago del Cile. Sorvolato quindi il Lago Bebedero e parte del Rio Salado, cominciò a salire. Quando pervenne sulla verticale di Mendoza, la nota città distesa ai piedi delle Ande, l'altimetro segnava 4000 metri. Continuò ad arrampicarsi tenendo d'occhio il Tupungato e l'Aconcagua, le cui cuspidi s'innalzano a 6800 e 7000 metri: lassù sferzava un vento ciclonico, sollevando un turbinio di neve. Guadagnato ancora un migliaio di

metri, il velivolo incominciò a sobbalzare come un sughero sopra un mare in tempesta. Locatelli tenne duro. Nei minuti seguenti, mentre il «ballo» cresceva sempre più, sopraggiunse un guasto ad uno dei magneti e il motore diminuì di giri. Insistere sarebbe stata una follia. E invertita la rotta il pilota si diresse verso il campo d'aviazione di Mendoza, su cui atterrava dopo 7 ore e 10 minuti di volo.

Sostituito il magnete con altro portato a bordo, attese che il tenente Gaia annunciasse condizioni meteorologiche propizie. Avuta questa notizia nel pomeriggio del 29 luglio, all'alba del giorno seguente spiccava ancora il volo.

Arrampicatosi a 6500 metri — massima quota consentita allo SVA-5 in quelle condizioni di carico — sebbene contrastato da impetuose raffiche di vento e remours, riusciva a valicare la catena a fianco del «Re delle Ande», l'Aconcagua, la più eccelsa cima dell'America Latina. E scavalcate le montagne puntava su Valparaíso, atterrando nelle vicinanze, a Wilna del Mar, in un prato adiacente all'ippodromo.

Ripartito il giorno appresso, raggiungeva l'aeroporto di Santiago, ove era ad attenderlo una folla immensa. Fu portato in trionfo, e per più giorni festeggiato dai connazionali, dalle autorità politiche e militari. Ebbe altresì l'onore di essere invitato dal Presidente della Repubblica, che gli concesse la più alta onorificenza cilena al valor civile.

Da Santiago decollava il mattino del 5 agosto, con l'intento di giungere a Buenos Aires, attraverso le Ande e con rotta diretta. Abbastanza buono era il tempo, tuttavia durissima fu la lotta contro le correnti aeree, i vuoti d'aria, i remours. Il maggior rischio lo corse mentre volava nell'alta valle del torrente Tupungato. «Pensavo già ad una manovra disperata — racconta — pensavo ad un volteggio sull'ala, ad una scivolata con la testa all'ingiù per far ritorno, ma il vento mi buttava implacabilmente in avanti. Girai attorno ad una cuspide, sfilando fra due pareti rocciose e impennando per salire.

A 5300 metri la corrente mi sollevò stranamente e mi scaraventò come un proiettile in un mare di luce, fra un abbacinante candore di ghiacci. Ero sul versante argentino, salvo!!!».

Poi il volo si svolse senza storia. Prese terra all'aeroporto di Buenos Aires, 7 ore e mezzo dopo aver lasciato Santiago. Aveva percorso, compresi gli allungamenti, 1500 chilometri, volando perciò ad una media di poco inferiore ai 200 orari. Come s'immagina il vincitore delle Ande, l'uomo che per primo aveva, e per ben due volte, valicato quei baluardi di roccia e di ghiaccio, venne accolto dalla popolazione della Capitale argentina e dalla colonia italiana con delirante entusiasmo. Fu ricevuto dal Presidente della Repubblica, festeggiato dalle massime autorità lo-

cali, gli giunsero centinaia di telegrammi di elogio da ogni parte del mondo.

L'ultimo volo americano di Antonio Locatelli, avvenne il 7 settembre 1919.

Muovendo ancora da Buenos Aires, traversò l'Uruguay e penetrato nel Brasile, scese a Porto Alegre. Ripreso il volo con destinazione Rio de Janeiro, ove si sarebbe imbarcato per tornare in Italia, per la rottura di un tubo dell'olio, era costretto ad effettuare un atterraggio di emergenza, in località Tijucas. Ma quella che, dall'alto, egli aveva creduto una distesa prativa, era una palude su cui l'aereo sprofondava capottando. E sarebbe morto annegato se, mediante un coltello, non fosse prontamente riuscito ad aprirsi un varco nella fianco della fusoliera.

* * *

Locatelli arrivò in Italia mentre volgeva a termine l'impresa fiumana di Gabriele D'Annunzio.

Il Poeta aveva lasciato l'Esercito nel giugno del 1919. Nella notte fra l'11 e il 12 settembre dello stesso anno, alla testa di un manipolo di volontari, partiva da Ronchi alla volta di Fiume che occupava il 12. Seguì (8 settembre 1920) la proclamazione della Reggenza Italiana del Quarnero; due mesi dopo D'Annunzio ordinava ai suoi uomini, le cui file si erano nel frattempo ingrossate di altri volontari giunti via mare, per terra e con mezzi aerei, di occupare Veglia, Arbe, Albona, che il Trattato di Rapallo aveva assegnate alla Jugoslavia.

Il conquistatore di Fiume lasciava la città, ormai definitivamente assegnata all'Italia, ai primi di gennaio del 1921, per ritirarsi al *Vittoriale*, a Villa di Gardone Riviera.

Fra coloro che si votarono alla causa fiumana, non poteva mancare il trasvolatore delle Ande, uno dei partecipanti al volo su Vienna, ma soprattutto un patriota ardente e legato da una profonda reciproca amicizia a Gabriele D'Annunzio. « Io pongo l'immagine di Antonio Locatelli gemello alato del pericolo — ebbe a scrivere il Poeta nel 1936 quand'ebbe notizia della morte dell'aviatore — sopra quella dei miei compagni più diletti ».

Il 26 dicembre 1920 Locatelli — che aveva lasciato il servizio sin dal marzo del medesimo anno — riesce a sfuggire alla stretta sorveglianza esercitata in quei giorni sugli aeroporti anche civili della Penisola, e con un aeroplano privato, assieme al pilota Sarti, spicca il volo verso il Carnaro, e atterra in un campo improvvisato presso Veglia, capoluogo del-

le penisola omonima, situata a poco più di trenta chilometri a sud di Fiume.

Qui apprende gravi notizie: attacco dai regolari contro i legionari, l'isola è tagliata fuori, i difensori sono alle strette.

Eseguito, lo stesso giorno dell'arrivo, un volo esplorativo su Fiume, e nei due giorni seguenti due altri voli su Arbe e su Zara, considerata la impossibilità d'impiegare l'aeroplano per raggiungere il Poeta, la sera del 29 tenta l'impresa, con due compagni, a mezzo di una barca. « Giunti nel mezzo del golfo — racconta — un cacciatorpediniere, annidato nell'oscurità, ci fende addosso e porta via i miei compagni. Io, che remavo a torso nudo, vengo scambiato per un barcaiolo... ed ho l'ordine di restare per condurre indietro la barca ». Locatelli finge di ubbidire, ma quando la torpediniera è scomparsa, prosegue la sua rotta, elude il blocco e sbarca a Fiume.

Vi rimase pochi giorni. Il 15 gennaio 1921, firmato l'armistizio, D'Annunzio e i suoi legionari lasciavano la città.

* * *

Il successivo evento di rilievo dell'assistenza di Antonio Locatelli, fu il giro del mondo in piroscampo mercantile, iniziato nel gennaio del 1923, un giro di studio durante cui riempi numerose agende di acute osservazioni di carattere storico, etnico, scientifico e folkloristico dei vari paesi visitati: l'Egitto, l'India, la Birmania, il Siam, la Cina, la Manciuria, la Corea, il Giappone e gli Stati Uniti.

Egli prese imbarco come il più modesto degli emigranti, in terza classe, munito di un corredo ridotto e di una somma stentatamente raggranelata, appena sufficiente per coprire le spese di viaggio.

Era sollecitato da un'avida sete di sapere, dal desiderio di conoscere il mondo e gli uomini d'ogni razza e colore.

Fra le vicende vissute durante il lungo periplo, ne ricorderemo una che meglio d'ogni altra aiuta a mettere a fuoco il temperamento dell'uomo. Nei giorni di permanenza a Tokio, il Principe ereditario Hiro Ito, poi divenuto Imperatore del Giappone, fece sapere al nostro Ambasciatore, Giacomo de Martino, di voler conoscere personalmente il grande pilota italiano, ma questi, schivo com'era di elogi e di cerimonie, declinò il pur lusinghiero e onorifico invito. A nulla valsero le insistenti esortazioni dell'Ambasciatore. Fu irremovibile. Si giustificò asserendo di dovere, in tutta fretta, compiere un'ascensione del Fuji-Yama, e che poi avrebbe celermente proseguito per Jokohama per imbarcarsi sul piroscampo diretto a Vancouver. L'accettazione dell'invito gli sarebbe costata la rinuncia

all'ascensione, e lui, fra la visita alla maestosa poetica montagna nipponica, e quella al Principe Ereditario, preferiva la prima.

Alquanto imbarazzato De Martino se la cavò rispondendo a Hiro Ito che Locatelli era già partito per Jokoama. Nonostante ciò, incredibilmente vera, l'augusto personaggio si recò a Jokoama per conoscere il bergamasco e augurargli buon viaggio.

Dal Giappone Locatelli attraversò il Pacifico, e, sbarcato a Vancouver (Canada), percorse in treno, da una sponda all'altra, gli Stati Uniti, e giunto che fu a New York, rientrò, via mare in Italia. Nove mesi era durato il viaggio.

In Italia lo attendeva una nuova esperienza, la più difficile, la meno gradita e sollecitata della sua vita: fu eletto Deputato al Parlamento per la XXVII^a Legislatura.

Non aveva alcuna delle qualità, se qualità possono dirsi, comuni a gran parte degli uomini politici: indole flessibile, dialettica pronta e mordace, attitudine all'adulazione e alle manovre di corridoio. Riuscì egualmente a cavarsela, meritandosi anzi l'estimazione degli avversari, se mai di avversari ne ebbe.

Esaurito il mandato parlamentare, tornava all'aeronautica, perché il volo, per lui, era « un modo di vivere ».

* * *

Nella primavera del 1924, per interposta persona, Roald Amundsen propose a Locatelli di partecipare, come pilota, ad una spedizione polare da compiersi con due idrobimotori *Dornier-Wall*, in via di costruzione presso la SIAI - Costruzioni Meccaniche di Marina di Pisa.

Non è noto quali fossero le clausole imposte dall'esploratore norvegese; certo si è che non furono di gradimento a Locatelli, un individuo dalla forte personalità e abituato a ragionare con la propria testa. Abortite comunque le trattative, egli si pose al lavoro per organizzare un'impresa cui pensava da tempo: la trasvolata del Nord-Atlantico in senso Est-Ovest, impiegando lo stesso tipo d'idrovolante di Amundsen. Poiché l'autonomia dell'apparecchio, sebbene potenziata con serbatoi supplementari, non avrebbe consentito il balzo oceanico se non a latitudine elevata, Locatelli scelse, come base di partenza Reykjavik, in Islanda e come base di arrivo Frederiksdal, presso Capo Farewell, in Groenlandia. Distanza fra i due capilinea atlantici, 1250 chilometri.

La preparazione occupò all'incirca due mesi. Il 23 luglio 1924, al comando dell'*Ideor* (che tale era il nome imposto al *Dornier-Wall*) Loca-

telli lasciava le acque di Pisa puntando su Marsiglia: erano suoi compagni di volo il ten. Tullio Crosio con funzioni di secondo pilota, il ten. di vascello Silvio Marescalchi (navigatore), il motorista Falcinelli e il marconista Braccini.

Da Marsiglia l'*Ideor*, seguendo il Rodano e il Reno, raggiungeva la Olanda, tagliava il Mare del Nord e costeggiando la Scozia ammarava alle Orcadi. Infine, dopo un altro scalo alle Isole Färöer, era a Reykjavik.

In questa base Locatelli trovò gli equipaggi di due apparecchi americani impegnati in un lunghissimo raid intorno al mondo; erano pur essi diretti in Groenlandia, a Frederiksdal. Aspettavano che migliorassero le condizioni atmosferiche per riprendere il volo. E Locatelli colse sì buona occasione per chiedere agli americani di proseguire il volo transoceanico assieme, onde poter anch'egli usufruire delle navi-appoggio e della loro organizzazione meteorologica.

Chiesto e subito ottenuto per radio, il relativo nulla osta ai competenti Comandi degli Stati Uniti, alle ore 4 del mattino del 21 agosto, l'*Ideor* si staccava dal porto di Reykjavik. Mancava dall'equipaggio il ten. di vascello Marescalchi. Aveva rinunciato al volo per alleggerire il *Dornier-Wal*, e si era imbarcato sullo scout-cruiser *Richmond*, nave-ammiraglia della Divisione Navale statunitense le cui unità erano state scaglionate sull'Atlantico per assistere i propri aviatori.

Locatelli sorvolò questa nave per primo, ma non giunse all'appuntamento di Frederiksdal; vi giunsero invece i due apparecchi americani dopo un volo pauroso.

Che cos'era successo? Preso nella morsa di una gelida e fitta nebbia, per evitare d'infrangersi contro le scogliere groenlandesi, su cui, in base ai calcoli, era in procinto di arrivare, il nostro pilota era sceso in acqua per attendere una schiarita e rimettersi quindi in volo. Egli confidava nelle ottime qualità nautiche del *Dornier-Wal* e nella sua robustezza strutturale, trattandosi di una macchina interamente costruita in duraluminio.

La mala sorte volle che poco dopo l'amaraggio la situazione del mare andasse rapidamente peggiorando. « Per tre giorni e quattro notti — narrò Locatelli dopo il salvataggio — lottammo vigili al volante per non essere soverchiati. E quando pensammo che sarebbe scesa la notte e sentimmo il vento che fischiava rabbiosamente e rinforzava avventando un'onda dopo l'altra a flagellarci implacabilmente, sentimmo la miseria dei nostri poveri corpi percorsi dai primi brividi di freddo ».

Furono ore terribili. I due piloti si avvicendarono ai comandi del velivolo (con i motori in moto, tenuti a basso regime) per governarlo in modo che non venisse rovesciato e travolto dai marosi. Marconista e mo-

torista intanto, a turno, pompavano acqua fresca nei radiatori e lubrificante nel serbatoio dell'olio.

E ogni due ore, con la pistola *Very*, sparavano in aria un razzo verde. Alla quarta notte uno dei razzi fu visto da un marinaio della *Richmond*, e poco dopo la nave ammiraglia raggiungeva l'idrovolante e traeva a bordo i quattro naufraghi. E siccome le condizioni del mare non avrebbero consentito il recupero dell'idro, il comandante della nave disponeva di cospargere di benzina ali e fusoliera e di appiccare il fuoco. E con una gran fiammata e un'esplosione si concludeva la sfortunata spedizione atlantica di Antonio Locatelli.

* * *

Nell'arco di tempo seguente, fino all'inizio della guerra etiopica, non trascurando l'allenamento al volo, Locatelli scrisse e pubblicò un gran numero di articoli e bozzetti. Disegnò e dipinse, e i suoi lavori apparvero in mostre personali a Milano, e in mostre collettive nella città natale. Va inoltre ricordata la sua nomina a Presidente del CAI (Club Alpino Italiano), e in tale veste si adoperò per la costruzione di nuovi rifugi montani, e per la istituzione di nuove scuole di sci e di roccia.

Resse poi la carica di Presidente dell'*Aero-Espresso Italiano*, una Società di navigazione aerea che gestiva la linea Brindisi-Atene-Costantinopoli.

Nell'ottobre del 1933 la cittadinanza bergamasca lo volle suo Podestà. Era anch'essa un'esperienza nuova ed estranea ai suoi interessi, attitudini, cultura. Si dovette occupare di cose su cui non era minimamente informato: di bilanci, aste, preventivi, appalti, scuole, strade, acquedotti, mezzi di trasporto, vigilanza urbana, sanità pubblica e via dicendo.

Eppure, mercé la sua laboriosità, intelligenza non disgiunta da un gran buon senso, riuscì a risolvere, mediante la collaborazione di tecnici e di esperti personalmente scelti, diversi problemi ritenuti insolubili, come il compimento del progetto per il risanamento della Città Alta, il riordinamento dei Musei Civici della Rocca, il riassetto delle finanze comunali, la realizzazione di edifici e d'impianti di pubblica utilità, ed altro ancora.

Lasciò Palazzo Frizzoni, sede del comune di Bergamo, nel dicembre del 1934 in omaggio ad una disposizione governativa, allora vigente, in tema di celibato (i celibi non potevano ricoprire simili posti), ma se ne andò « con la coscienza lieta senza pentimenti ne nostalgie ».

L'anno seguente, il 3 ottobre 1935, l'Italia scendeva in campo contro l'Etiopia.

* * *

Come fu dichiarata la guerra Locatelli chiese di parteciparvi. Aveva allora 40 anni. Apparteneva, con il grado di Maggiore dell'Arma Aeronautica, cui era stato promosso per merito straordinario nel maggio del 1935, al ruolo della forza in congedo.

La domanda venne accolta in ritardo, cioè ai primi di gennaio del 1936. Il 22 dello stesso mese s'imbarcava a Napoli, diretto in Somalia.

Il noto giornalista-aviatore prof. V. Beonio Brocchieri, che lo incontrò a Massaua appena arrivato dall'Italia e in procinto di ripartire per Mogadiscio così dice, fra l'altro, in un articolo commemorativo: « Portava la divisa caki dell'Aeronautica e un casco coloniale. Fummo invitati insieme a pranzo dal comandante di una nave da guerra ancorata nel porto. A tavola rievocò Vienna, Fiume, il suo volume « Le ali del Prigioniero ». Tutti tacevano ascoltando. E sopra coperta, a rispettosa distanza dalla tavola, s'erano radunati anche i marinai che tendevano l'orecchio e respiravano piano ». E più oltre Beonio Brocchieri aggiunge: « Non degnò, nel corso dei nostri incontri, neanche del più piccolo cenno le questioni politiche europee; parlò soltanto di armi. Aveva l'aria di un uomo che avviandosi alla guerra riprendeva, dopo lungo periodo di sosta, l'occupazione naturale e normale. Quella che era infatti scritta nel gran destino della sua vita. Rifletteva nello sguardo una calma lietissima e negli atteggiamenti qualcosa di vago, simile ad un'estasi rattenuta ».

Giunto a Mogadiscio Locatelli venne trasferito, dietro sua richiesta, ad un aeroporto avanzato agli ordini del Maresciallo Graziani.

Preso rapidamente dimestichezza con i vari tipi di aereo, svolse una intensa attività bellica: fu pilota-osservatore, bombardiere, partecipò a voli di rifornimento di viveri, munizioni, medicinali e materiali di ricambio per i reparti terrestri di punta (interi Corpi d'Armata vennero riforniti per via aerea durante la campagna). Fu su tutti i fronti del settore meridionale. Giggiga, Harar, Dire Dawa, Dagamedò, Dagahbur, Gorraheh.

Navigatore infallibile le sue ricognizioni a lungo raggio divennero ben presto celebri in tutto lo scacchiere meridionale. Per queste si giovava anche della sua facoltà di disegnatore per portare ai comandi planimetrie e rilievi delle posizioni nemiche, preziose per la condotta delle operazioni in corso, e per la manovra delle colonne avanzanti. « Ma un altro aspetto della vita di Locatelli — scrisse Dino Gardini, una personalità politica del tempo, volontario nella campagna in A.O.I. — si è rive-

lato a noi, suoi compagni di volo. Quante volte infatti lo abbiamo sorpreso davanti alla sua piccola tenda nel campo di Gorrahei, alla luce rossastra e fumosa di una lampada a petrolio, tracciare delle personalissime impressioni di paesaggio tropicale, o perfezionare il ritratto di qualche indigeno, o ricostruire, con le matite colorate, la complessa anatomia di numerosi piccoli animali che attiravano la sua attenzione di appassionato ricercatore. La tenue trama variopinta delle ali delle farfalle o d'insetti, costituiva per lui oggetto di studio paziente ».

Nel corso delle operazioni Locatelli fu il primo a congiungere, per via aerea, il fronte sud a quello nord, la Gorrahei ed Assag (Dancalia).

Terminarono le operazioni il 5 maggio del 1936 con la conquista di Addis Abeba, ma l'aviazione non si concesse tregua: essa costituiva l'unico mezzo per garantire il vettovagliamento e il rifornimento dei presidi più eccentrici e lontani, per assicurare il collegamento fra i centri più importanti, per potenziare e sostenere la resistenza di nostre truppe accerchiate dai residui delle armate sconfitte, riorganizzate dai capi ribelli. Tuttavia gran parte del personale navigante fu richiamato in Patria. Locatelli rimase: gli piaceva vivere in quella terra ancora tutta da scoprire; eppoi, per un pilota del suo stampo, c'era ancora da fare.

In quei giorni inoltre, allo scopo di accelerare l'occupazione dell'ovest etiopico, ove pericolosamente si tramava ai nostri danni, si provvide con un'originale forma d'impiego: lo sbarco aereo.

La prima missione del genere fu quella guidata dal Generale di Brigata Aerea Enzo Magliocco, nel settore di Lekempti, il 26 giugno 1936. Vennero approntati due trimotori *Caproni*, uno dei quali comandato dallo stesso Magliocco e l'altro dal Maggiore Locatelli. Gli altri membri d'equipaggio erano: il capitano pilota Mario Galli, il capitano osservatore dell'esercito Antonio Drammis de Drammis, il tenente pilota Luigi Gabelli, il maresciallo pilota Giorgio Bombonati, il sergente radiotelegrafista Renato Ciprari, il primo aviere motorista William D'Altri, il primo aviere motorista Alberto Agostini, l'aviere scelto radiotelegrafista Giulio Malenza. Partecipavano altresì alla missione il colonnello di S.M. Mario Calderini, l'ing. Adolfo Prasso, il Padre Borello della Consolata, e due indigeni con funzioni d'interpreti.

Come esattamente si svolse la tragica vicenda e se vi furono risvolti subdoli, come delazioni o tradimenti, non è mai stato accertato. E' noto soltanto questo: i due *Caproni* decollarono da Addis Abeba nel primo pomeriggio del 26 giugno, e presero terra nella regione dell'Uollega, precisamente nel campo di fortuna di Bonaya. Il mattino seguente, in base al programma elaborato dal generale Magliocco, la missione avrebbe raggiunto Lekempti, sede del deggiac Haptemariam, per ricevere, in forma ufficiale, la sua sottomissione.

Equipaggi e passeggeri pernottarono nei pressi dei velivoli, in piccole tende da campo, o sdraiati sotto le ali, ravvolti in coperte.

Si disse allora che l'agguato fosse predisposto dagli inglesi, ma anche ciò non è mai stato provato. Approfittando delle tenebre una grossa banda di ex-regolari abissini, sfuggita al controllo dei capi locali (ma non si esclude che i medesimi capi fossero conniventi) assaliva di sorpresa i componenti della missione e li crivellava di colpi. Ebbero modo il generale e i suoi uomini d'impugnare le armi e di difendersi? Non si sa. Compiuto il vile massacro gli assalitori dettero fuoco agli aeroplani e scomparvero. Unico superstite, Padre Borello, che aveva passato la notte lontano dal campo, ospite di gente amica.

Così si chiuse la splendida esistenza di Antonio Locatelli.

Fu insignito di una seconda Medaglia d'Oro al V.M. Una terza Medaglia d'Oro al V.M. gli venne concessa alla memoria. Unico aviatore italiano per tre volte decorato di Medaglia d'Oro. Eroe degli Eroi.

